CAMOCIM E A EMPRÊSA LORENTZEN

A. Fernando Barros

A cidade de Camocim, situada no extremo-norte do litoral cearense, está vinculada a um dos fatos mais importantes da conquista portuguêsa no Norte do Brasil.

Foi ali, na embocadura do seu rio, que Jerônimo de Albuquerque, em 1614, estabeleceu o seu quartel-general antes de expulsar os franceses da ilha de São Luís, fundando ainda quinze milhas ao sul, na encosta de um morro hoje chamado Jericoacoara, o forte de Nossa Senhora do Rosário.

Realizada a conquista do Maranhão pelos portuguêses e nomeado Jerônimo de Albuquerque seu primeiro donatário, Camocim voltou às suas primitivas condições de aldeamento de índios.

Nesta situação permaneceu por longo tempo, tornando-se mais tarde apenas ponto de passagem dos povoadores portuguêses que penetravam no norte do Ceará, para se estabelecer no Vale do Coreaú e Serra da Ibiapaba.

velo construir a Estrada de Ferro Camocim-Sobral, foi que a povoação começou a desenvolver-se com a vinda de famílias de Granja e adjacências, interessadas nos trabalhos da construção.

Chegando a linha férrea a Sobral em 1882, passou a encaminhar-se, daí em diante, para o pôrto de Camocim o movimento de importação de mercadorias, bem como o de exportação de produtos da região, que até então se realizava pelo pôrto de Acaraú.

O maior movimento do pôrto de Camocim ocorreu entretanto durante o ciclo de exploração da borracha amazônica, o qual se estendeu até 1914, quando teve início a Primeira Guerra Mundial.

Nesse período verificou-se a exportação em larga escala de bois e outros produtos alimentícios, para o abastecimento dos mercados de Belém e Manaus.

Por incrível que pareça, os fretes marítimos resultantes dêsse comércio permitiram formar uma emprêsa de navegação, que chegou a constituir-se de cinco vapôres: — RIO, IPU, SOBRAL, CAMOCIM e CRATEÚS.

Essa companhia, que se denominou Emprêsa Lorentzen, e ainda hoje com sede em Oslo, Noruega, teve uma curiosa história.

No ano de 1890, o capitão M. L. Lorentzen, velho marinheiro norueguês, emigrou para o Brasil, fixando-se no Rio Grande do Sul.

Dentro de suas habilitações de marinheiro, iniciou-se na pequena navegação fluvial entre o rio Guaíba, Lagoa dos Patos e o pôrto do Rio Grande. Mais tarde arrendou um pequeno vapor de nome NORTE, e com êste estendeu suas rotas a outros portos marítimos, inclusive o Rio de Janeiro, para onde, por vêzes, fazia transporte de burros destinados à Limpeza Pública do antigo Distrito Federal.

Nos meados de 1900, como que acertando com o caminho da fortuna, aportou a Camocim com um carregamento de mercadorias, justamente na época do transporte de gado para o Pará, o qual tinha sua maior intensidade nos meses de maio a dezembro.

Não regressou ao Rio Grande. Engajou-se, desde logo, no transporte de bois e ali ficou até o fim do ano.

Êsse transporte então era feito pelos vapôres RIO FORMOSO, da Companhia Pernambucana, e CONTINENTE e OCIDENTE, da Companhia Maranhense.

Nos começos de 1901, era o capitão Lorentzen o primeiro que chegava a Camocim com o seu pequeno NORTE.

Em 1902, em lugar do NORTE, o ativo norueguês se apresentava com navio de maior tonelagem e já de sua propriedade — o RIO, de convés corrido, e com capacidade para transportar 600 bois de cada viagem.

Daí em diante, prosseguiu o desenvolvimento da pequena emprêsa, já então denominada "Lorentzen".

Em 1905, chegava, fabricado nos estaleiros de Oslo, o IPU, com disposições apropriadas à natureza do transporte a que era destinado, podendo conduzir 700 bois. Em 1908, veio, também fabricado em Oslo, o SOBRAL; êsse já podendo comportar 1 200 bois; em 1909, chegou o CAMOCIM, de igual capacidade, e em 1910, o CRATEÚS, de tipo idêntico.

Os navios eram registrados na Capitania dos Portos do Pará, mas o seu escritório central tinha sede em Camocim, dirigido por um norueguês de nome Bjorn Bugge e auxiliares da mesma nacionalidade. Os serviços de despachos marítimos e capatazia estavam a cargo da Casa Nicolau & Carneiro.

O frete de um boi para o Pará era de 20 mil réis e de 50 mil réis para Manaus.

Em 1908 coincidindo com a chegada do SOBRAL, a Emprêsa Lorentzen sofreu o primeiro e único revés: o naufrágio do velho RIO,

na foz do Jaguaribe, em Aracati. A emprêsa foi, porém, indenizada por um seguro marítimo.

A partir de 1909, com o aumento da frota, os navios passaram a ser reparados em estaleiros noruegueses, seguindo, anualmente, um de cada vez.

Como acima referimos, o período de maior intensidade na exportação de bois era de maio a dezembro. Assim, nos meses de janeiro a abril, alguns dos navios se empregavam em outros transportes no mar das Antilhas.

Não devemos pensar que os grandes lucros auferidos pela Emprêsa Lorentzen resultassem do monopólio que ela, porventura, estabelecera no transporte de gado. Tal não ocorreu. Para têrmos uma prova disso basta referir-se o seguinte fato: a firma J. Adonias & Cia., de Camocim, fretou uma vez o IPU para uma viagem, por 11 contos, e ganhou 22 no negócio que fêz.

Ao começar a guerra de 1914-18 foram três navios vendidos para a Europa, ficando a Emprêsa apenas com o CAMOCIM, que por sua vez foi fretado à China. Encerram-se, dêsse modo, as suas operações no pôrto de Camocim.

Com o produto da venda dos três navios, o capitão Lorentzen e dois filhos fundaram uma fábrica de cimento em Oslo, e, depois da guerra, retomaram os negócios da navegação marítima.

Atualmente, detêm a direção da NOPAL LINE, importante Companhia que faz um serviço quinzenal entre os portos do Gôlfo do México, Brasil, Uruguai e Argentina.

Agora, o epílogo da história. Reside, presentemente, no Rio de Janeiro, como diretor-geral da NOPAL LINE, um neto do capitão M. L. Lorentzen, o Sr. Erling, herói da Resistência em seu país, e casado com a princesa Ragnhild, filha de Olavo V, monarca reinante na Noruega.

(*Correio do Ceará*, 8 de janeiro de 1970).